

Leitbild Mobilität 2030: Ziel ist klimafreundlicher Verkehr

Bei der Abschlussveranstaltung geben knapp 80 Gifhorner ein klares Votum für die Zukunft

VON CHRISTINA RUDERT

GIFHORN. Wie hätten Sie's denn gerne mit der Mobilität im Jahr 2030? Auf die Frage gaben die rund 80 Gifhorner am Donnerstagabend im Gifhorner Ratssaal eine sehr eindeutige Antwort, erkenntlich an grünen Klebepunkten: Sie favorisieren eine Mobilität, die den Klimaschutz in den Mittelpunkt stellt. Dazu gehören durchgehend Tempo 30 in der Stadt, höhere Parkgebühren, ein 30-Minuten-Takt des Nahverkehrs und ein lückenloses Radwegenetz.

Manfred Michael, Experte für Verkehrs- und Infrastrukturplanung beim Institut WVI, stellte zu Beginn des letzten Abends zum Leitbild Mobilität 2030 die Ist-Analyse und drei der seit März mit Bürgerbeteiligung erarbeiteten Szenarien vor: Projekt null geht davon aus, dass sich strukturell nichts verändert. In der Abstimmung mit Klebepunkten gab's dafür ausschließlich rot. Projekt zwei stellt den Aus- beziehungsweise Umbau der Infrastruktur mit Straßen, Nahver-

kehr und Radverkehr in den Mittelpunkt – „die Folge wären sechs Prozent weniger Autofahrten, aber das reicht uns noch nicht“, so Michael. Und Projekt drei, das Klimaschutz-Projekt, verbindet Stadt- mit Verkehrsplanung.

„Da geht es um kurze Wege, beispielsweise Einkaufsgelegenheiten in fußläufiger Entfernung“, nannte Michael ein Element. Das führe in gewissen Bereichen der Innenstadt zu einer Nachverdichtung. Ein verbindlicher 30-Minuten-Takt

„Die Folge wären sechs Prozent weniger Autofahrten, aber das reicht uns noch nicht.“

Manfred Michael
Verkehrs- und Infrastrukturplaner

der Bus- und Bahnlinien gehört dazu, „man muss auch gut von einem Verkehrsmittel aufs andere umsteigen können“. Drei Radschnellstraßen – eine an der K 114 nach Wolfsburg, eine über Wasbüttel nach Wolfsburg und eine nach Braunschweig – gehören zum Konzept, darüber hinaus ein lückenloses Radwegenetz mit einheitlicher Beschilderung.

Für den Autoverkehr bedeutet dieses Szenario Einschränkungen: Höchstgeschwindigkeit in der kompletten Kernstadt wären 30 Stundenkilometer, jedoch ohne



Leitbild Mobilität: Bei der Abschlussveranstaltung gab's ein klares Votum für klimafreundliche Mobilität für Gifhorn.

FOTO: CHRISTINA RUDERT

Rechts-vor-Links-Regelung. Die vorhandenen – und nicht ausgelasteten – preisgünstigen Parkplätze müssten stärker bewirtschaftet werden, Autofahren in der Stadt soll unattraktiver werden.

Die Folge von einem solchen Szenario: Der Anteil der Autofahrten an den täglich zurück gelegten Wegen reduziert sich von 69 auf 52 Prozent – so hoch bleibt er nicht zuletzt, weil Gifhorn eben nicht nur aus der Kernstadt, sondern auch aus den Ortsteilen besteht. Der Anteil der Fahr-

ten mit dem Rad verdoppelt sich fast, derjenige der Fahrten mit dem Nahverkehr wäre sogar mehr als doppelt so hoch. Und mehr Leute gehen zu Fuß.

Bleibt die Frage, wie das umsetzbar ist. Oder welche Zusatzelemente denkbar wären. Und da kam das Publikum ins Spiel. Kurzstreckentarife für Busse waren eine Idee, die Einführung eines Stadtfahrrads mit Ausleihpunkten an den Bahnhöfen und anderen Stellen eine andere. Separate Radwege für mehr Sicherheit

wurden gefordert, möglichst breit, auch für Lastenräder oder Räder mit Anhänger gut nutzbar. Mehrere Zuhörer forderten Änderungen beim Busverkehr: Er leide darunter, dass er außerhalb der Schulzeiten in zu großen Abständen und während des Schulbusverkehrs mit zu kleinen Bussen fahre – nicht attraktiv.

Oliver Bley, Verkehrsplaner der Stadt, resümierte: „Jetzt werden die Themen in den politischen Gremien beraten.“ Übrigens meistens in öffentlichen Sitzungen.